

Heimatkundliche Beilage

zum Amtsblatt der Bezirkshauptmannschaft Amstetten

Nr. 245 | 1. November 1991 | 20. Jahrgang

Rhein - Main - Donau - Kanal

und seine Auswirkungen auf den Bezirk Amstetten

(Heinz Hagen)

Verbindung Rhein - (Main) - Donau

Die Idee, eine Verbindung zwischen den großen europäischen Wasserstraßen Rhein, Main und Donau zu schaffen, hat schon viele Generationen beschäftigt. Unter Ludwig I., König von Bayern, konnte Mitte des 19. Jahrhunderts erstmalig eine künstliche Schiffahrtsstraße zwischen diesen Flüssen fertiggestellt und zur Benützung freigegeben werden. Damit war es möglich, Waren zwischen der Nordsee und der Donau per Schiff zu transportieren. Die zu geringe mögliche Tonnage pro Schiff (maximal 100 Tonnen) und die steigende

Bedeutung der Eisenbahn führten schließlich dazu, daß der Kanal kaum mehr genützt und der Betrieb unrentabel wurde, was schlußendlich zu dessen Einstellung führte.

Main - Donau - Kanal

Wenn daher im nächsten Jahr das letzte Stück der Kanalstrecke eröffnet wird, wird damit ein Projekt abgeschlossen, das sowohl hinsichtlich der Idee, des Umfanges (380 km) und des Einsatzes materieller und personeller Ressourcen ein Jahrhundertbauwerk darstellt. Damit wird eine Verbindung zwischen den Wasserstraßensystemen Rhein und Donau geschaffen, die den Transport von Gütern zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer, quer durch Europa, über einer Gesamtstrecke von 3.500 km via Wasserweg erlaubt. Es ist dies eine echte Alternative für den Transport von Gütern über längere Strecken zur Straße. Stück- und Massengüter können dadurch

* umweltfreundlicher
* wirtschaftlicher und
* gefahrloser transportiert werden.

Österreichische Häfen

Wesentlich für eine positive Akzeptanz des Wasserweges durch Versender und Reedereien wird aber das Angebot der kapazitätsmäßigen Voraussetzungen der Transporteinheiten sein sowie der hafentechnischen Bedingungen, die ein Ent- und Verladen problemlos ermöglichen.

Insbesondere das Erreichen des prognostizierten Umschlages, der eine Verdopplung des jährlichen Verkehrsaufkommens durch die Öffnung nach dem Westen prognostiziert, wird davon bestimmt sein. Derzeit gibt es - mit Wien, Krems und Linz - im Durchschnitt alle 60 km einen Donauhafen (am Rhein alle 30 km). Es war daher naheliegend, weitere Hafenanlagen an der Donau zu errichten, die günstige Standortbedingungen aufweisen.

Ennshafen

Der Standort für einen Hafen an der Mündung der Enns bot dabei hervorragende Bedingungen. Führen doch in geringer Entfernung die Eisenbahn und die Autobahn vorbei, wesentliche Voraussetzungen für den Zu- und Abtransport der Güter.

Aufgrund einer Entscheidung der Länder Niederösterreich und Oberösterreich wurde daher in den letzten Jahren an der Mündung der Enns in die Donau, über die Landesgrenzen hinweg, ein Hafen mit einer Wasserfläche von über 50 ha und einer Kailänge von über 5 km errichtet. Dieser Hafen ist so konzipiert, daß alle Frachtschiffe (Eurokahn mit 1350 t) und Schubverbände (bis 3.500 t), die den Main-Donau-Kanal befahren können, auch im Ennshafen anlegen und dort gelöscht bzw. beladen werden können. Bereits jetzt kommen die ersten Schiffe in den Hafen, um ihre Ladung zu löschen und eine neue Ladung aufzunehmen.

In nächster Zeit sind noch die landseitigen Bauten, d.h. die verkehrsmäßige Anbindung an Schienen- und Straßennetz sowie die Errichtung der Kaimauer, fertigzustellen. Die Planung schreitet zügig voran, und mit dem Bau soll so rechtzeitig begonnen werden, daß Ende 1992 dieser weitestgehend abgeschlossen ist. Verantwortlich für die Errichtung des Hafens und für den Anschluß an das Schienen- und Straßennetz ist die Ennshafen Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft.

Industriezentrum ECO PLUS - Ennsdorf

Gleichzeitig mit der Fertigstellung des Ennshafens wird auch auf der niederösterreichischen Seite des Hafens auf einem Areal von rund 100 ha durch ECO PLUS, der Betriebsansiedlungsgesellschaft des Landes Niederösterreich, ein Industriezentrum errichtet. In diesem Industriezentrum sollen Betriebe angesiedelt werden, die

* Arbeitsplätze schaffen
* den Hafen nutzen, d.h. Warenumschlag haben, und
* eine hohe Wertschöpfung bei der Erzeugung ihrer Produkte erwirtschaften.

Regionale Aspekte für den Bezirk Amstetten

In einer Region, die jahrzehntelang immer wieder von wirtschaftlichen Ereignissen erschüttert wurde, sollen nun sowohl durch die Errichtung des Hafens als auch durch die Gründung eines Industrieparks wesentliche Impulse für die Wirtschaft dieser Region gegeben werden. Diese Initiativen des Landes Niederösterreich sollen sowohl bei den Arbeitnehmern - gesicherte Einkommen - als auch bei den Unternehmern - neue Absatzbereiche - spürbar sein.

Schaffung von Arbeitsplätzen

Eine wichtige Zielsetzung ist die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen. Im Industriezentrum sollen rund 50 Betriebe mit ca. 2.000 Arbeitsplätzen angesiedelt werden. Rund 8.000 Personen pendeln täglich zwischen Amstetten und Linz. Durch die neuen Arbeitsplätze können die täglichen Arbeitswege reduziert werden und kann durch den Arbeitnehmer mehr Freizeit sinnvoll genützt werden. Es ist bekannt, daß neu angesiedelte Betriebe auch das Einkommensniveau aufgrund qualifizierter Arbeitsplätze heben. Dies bedeutet eine höhere Kaufkraft mit den entsprechenden Auswirkungen für den Handel und das Gewerbe.

Neue Kunden - Lieferantenbeziehung

Die in der Industriezone angesiedelten Betriebe benötigen Rohstoffe und Dienstleistungen für ihren Produktionsablauf. Die Deckung dieses Bedarfes durch reglo-

nale Betriebe schafft neue Marktchancen und eine Erweiterung des Marktvolumens im Bezirk.

Die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den Firmen der Industriezone und der Region werden sicher in beide Richtungen gehen und oftmals dazu führen, daß Betriebe aus dem Bezirk Amstetten, bedingt durch günstige Angebote, bei Firmen aus dem Industriepark ihre Roh- und Handelswaren beziehen.

Neues Know-How

Eine solche zeitgemäße - mit viel Grünanlagen - gestaltete Industriezone veranlaßt oftmals Firmen mit modernstem Know-How sich dort anzusiedeln. Sie bringen neue Produkt- und Fertigungsideen in die Region. Des öfteren wird aber eine solche Produktidee verbessert bzw. neu gestaltet und bildet Grundlage für eine neue unternehmerische Tätigkeit.

Kostengünstige Transporte via Schiff

Die durch die Nähe des Hafens sich anbietende Möglichkeit, im Rahmen der Transporte eines Unternehmens kostengünstig Waren zu verschiffen, bringt zweifelsohne wirtschaftliche Vorteile für die einzelnen Unternehmen. Insbesondere mit Zielrichtung zu den Industriezentren am Rhein; aber auch in den Nahen und Fernen Osten können dadurch Wettbewerbsvorteile entstehen und in diesen Märkten genützt werden.

Höhere Steuerleistung

Die Betriebe im Industriepark werden direkt, aber auch indirekt über ihre Lieferanten oder Kunden zu einer Erhöhung der öffentlichen Budgets beitragen. Die dadurch mögliche Bewältigung von Aufgaben im kommunalen und sozialen Bereich sollten auch erkennbar sein.

Insgesamt gesehen bedeutet dies, und die Erfahrung bestätigt dies auch, daß Industriezonen - hier noch verstärkt durch einen Hafen - eine wichtige regionalwirtschaftliche Bedeutung zukommt. Eine Bedeutung, von der sowohl die Menschen in der Region direkt - als Arbeitnehmer - oder indirekt als Gewerbetreibende, Händler und Unternehmer - profitieren werden. Die erwartete internationale Verflechtung wird zudem aber auch einen Ausgleich der regionalen Wirtschaft bringen.

Der Ennshafen und die Industriezone Ennsdorf werden daher in der Zukunft mit ihrer wirtschaftlichen Kraft ein wesentlicher Faktor im Wirtschaftsgeschehen des Bezirkes sein und zur wirtschaftlichen Stabilität der Region beitragen.

